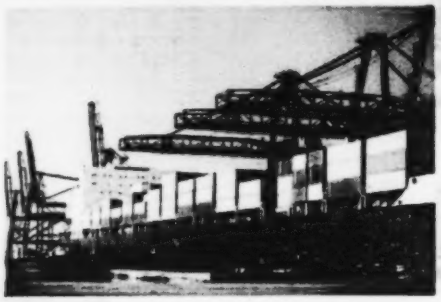
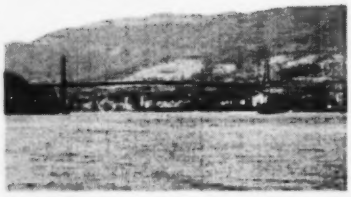
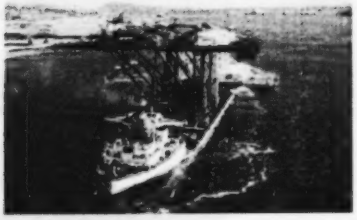
Transport Canada Transports Canada

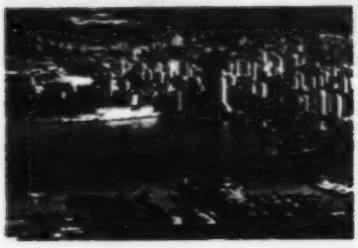
TP 13595
(06/2005)





PORT STATE CONTROL
Annual Report 2004





Canada

106-01635/

Previous Editions: This report is published annually (since 1992).

Printed in Canada

Cover Photos - Port of Vancouver

Please direct comments and questions about this publication to:

Transport Canada
Marine Safety, Ships and Operations Standards (AMSE)
330 Sparks Street
Tower C, Place de Ville
Ottawa ON K1A 0N8

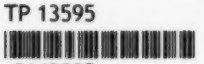
Telephone: 613-991-3137
Fax: 613-993-8196
E-mail: *pineaub@tc.gc.ca*

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, as represented by the Minister of Transport 2005.

Permission is granted by the Department of Transport, Canada, to copy and/or reproduce the contents of this publication in whole or in part provided that full acknowledgment is given to the Department of Transport, Canada, and that the material be accurately reproduced. While use of this material has been authorized, the Department of Transport, Canada, shall not be responsible for the manner in which the information is presented, nor for any interpretations thereof.

ISBN: 0-662-40832-2

TP 13595



(06/2005)

Catalogue No. T34-23/2004E-PDF

Marine Safety
Port State Control

Contents

Foreword ii
Canadian Initiatives in 2004 1
MOU News and Initiatives 3
International Initiatives 5
Statistical Data on Canadian Port State Control for 2004 7
Summary 15

Foreword

The growing effectiveness of Port State Control (PSC) as one of the key mechanisms in monitoring and eliminating sub-standard shipping was demonstrated again in 2004 by the results outlined in this annual report.

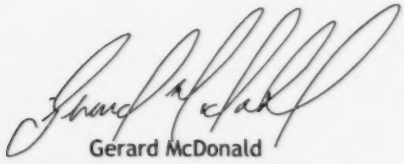
Security is of paramount importance to the shipping industry and to those working in it. For that reason, Transport Canada (TC) Marine Safety focused its efforts on that area throughout the past year. In conjunction with the Paris and Tokyo Memoranda of Understanding (MOUs) on Port State Control, TC Marine Safety participated in drafting and implementing important guidelines on marine security for Port State Control Officers.

As well, TC Marine Safety worked closely with the department's Marine Security group in the development and signing in 2004 of a MOU regarding maritime security.

During 2004, Canada continued its preparatory work on the Second Joint Ministerial Conference of the Paris and Tokyo Memoranda of Understanding on Port State Control with Paris and Tokyo MOU members by hosting four meetings. The international conference took place on November 2 and 3, 2004, in Vancouver, British Columbia, and was chaired by Canada. This was the second time that Canada brought together member countries of the Paris and Tokyo MOUs as well as observer States and international marine-related organizations. The first such conference was held in March 1998.

The Ministerial Declaration signed at the conference detailed new measures to be implemented by Administrations in their continuing efforts to eliminate sub-standard ships worldwide. The declaration focused on the development and implementation of standards promoting a wider safety and security culture throughout the entire maritime industry, to protect the global marine environment, and to safeguard crews with respect to their living and working conditions on board ships.

The decisions taken by the Ministers during the conference provided clear direction for future actions and set new goals for the two MOUs. TC Marine Safety looks forward to working with the MOUs in addressing the various actions that were defined in the Ministerial Declaration, and believes this work will increase the effectiveness of PSC regimes around the world.

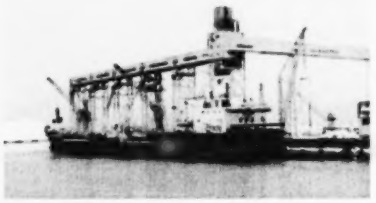


Gerard McDonald
Director General, Marine Safety

Canadian Initiatives in 2004

Concentrated Inspection Campaign (CIC) on Bulk Carriers

Transport Canada (TC), as the CIC Coordinator, reported on the results of the campaign on bulk carriers that took place in the Asia-Pacific region between September 1 and November 30, 2003. The campaign targeted bulk carriers, as defined in SOLAS 74 IX/1.6, which were above 15,000 GT and more than 12 years old, particularly those carrying high-density or corrosive cargoes and trading on the "spot market". During the campaign the main elements related to the structure and operation of bulk carriers were verified, such as the ship/shore safety checklist, stress calculation, cargo/ballast operations, proper completion of enhanced survey records, and the structure within cargo holds and ballast tanks.

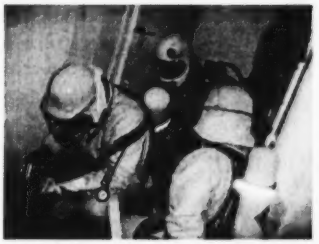


Bulk carrier at grain elevator

A total of 396 individual bulk carriers with an average age of 20 years and an average tonnage of 36,578 GT /66 595 mt (DWT) were inspected during the three-month campaign. Also inspected were 892 cargo holds and 832 ballast tanks, which represents an average of approximately two holds and two tanks per vessel. Eighteen bulk carriers were detained. Of the total inspected (396), 13 were detained (3.3 per cent) for structural or loadline-related deficiencies that were considered serious enough to prevent their sailing until remedial actions were taken.

The overall results of the campaign were encouraging and demonstrated that it is feasible during a Port State Control inspection to include a more detailed assessment of structural conditions when there is clear ground to warrant it.

The Canadian Bulk Inspection Program reached its 12 year mark in 2004.



Ship's crew performing fire drill test during a PSC inspection

Training Module on the ISPS Code for Port State Control Officers (PSCOs)

In preparation for the July 1 implementation deadline of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, in the spring of 2004 TC Marine Safety developed and delivered a training module for PSCOs on maritime security. The training provided inspectors with a review of the new Chapter XI-2 of SOLAS and the ISPS Code requirements. The module further examined the MSC/ Circ. 1111 "Guidelines Relating to the Implementation of SOLAS Chapter XI-2 and the ISPS Code", as well as the "Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects" developed by the Paris MOU.

Information Sharing on Marine Security Inspections

Transport Canada Marine Safety signed a Memorandum of Understanding with the TC Marine Security division to enhance cooperation during Port State Control inspections in Canada. The MOU clarifies the directorates' roles in marine security inspection to avoid duplication of effort and ensure comprehensive coverage of inspections. It also arranges for both branches to share information resulting from inspections and investigations.

Using this cooperative approach, TC Marine Safety Inspectors will perform Initial Security Verification while undertaking their safety inspections and report any significant security breach to their corresponding TC Marine Security inspectors who will make a more thorough security inspection under the provisions of the Marine Transportation Security Regulations (MTSR). This joint approach will provide TC Marine Security and TC Marine Safety with a more complete view of contravening vessels.

TC inspectors board vessel

Participation in MOU Port State Control Committee (PSCC) meetings

As a signatory to two MOUs, Canada participates in the PSCC meetings each year. The purpose of these meetings is to further the work of member countries in their ongoing quest to ensure compliance with international rules on safety, pollution prevention and seafarers' living and working conditions. In 2004, the Paris MOU held one PSCC meeting in Copenhagen, Denmark, in May; the Tokyo MOU held a meeting in Vanuatu in February; and another in Shanghai, China, in November.

Among the issues discussed at these meetings was the need to hold additional CICs. Future campaigns are being planned on such matters as operational requirements, Global Maritime Distress and Safety Systems (GMDSS) and MARPOL Annex 1. Consideration was also given to the action items outlined in the Ministerial Declaration that members would sign at the Second Joint Ministerial Conference on Port State Control held in November.

National PSC Courses Updated

This past year, TC Marine Safety conducted a comprehensive review of its Port State Control Inspection course. The resulting amendment streamlined the existing course, consolidated some aspects of the inspection procedures, added class exercises/scenarios and simulation, and included a new module on Marine Security. The eight-day course now provides a combination of in-class training and inspection on board ships. TC Marine Safety held two training sessions in 2004.

PSC course

MOU News and Initiatives

Paris MOU Port State Control Committee (PSCC) Meeting

As previously mentioned, Canada participated in three PSCC meetings in 2004. At the meeting in Copenhagen in May, Paris MOU members undertook a review of the inspection regime with a focus on moving towards full coverage of ships entering the region instead of the current commitment by each member to inspect 25 per cent of vessels. Periods between inspections would depend on the risk profile of the individual ship.

Also, it was agreed that a special inspection campaign would be held on security issues regarding the ISPS Code requirements that were introduced in July 2004. In October, a Concentrated Inspection Campaign (CIC) was conducted on crew living and working conditions. Further campaigns are planned on Global Maritime Distress and Safety Systems (GMDSS) and MARPOL Annex 1 in 2005 and 2006 respectively.

Tokyo MOU PSCC Meetings

The Tokyo MOU members also tackled a number of important issues during their committee meetings. In Vanuatu, the committee adopted the guidelines and checklists developed during the CIC on bulk carriers as Tokyo MOU PSC inspection instructions. On the issue of maritime security, the committee agreed on a harmonized approach for checking ISPS Code compliance and began issuing, as of April 1, 2004, letters of warning to ships for which the code applies and which are found not ready for compliance with the requirements of the code. The MOU also decided to carry out a CIC on ISPS Code compliance, simultaneously with the Paris MOU.

During the meeting, the Tokyo MOU and EQUASIS agreed to develop and implement a hyperlink between APCIS (the Tokyo MOU ship inspection database) and the EQUASIS database as a more effective means of information transfer between the two web-based electronic data collection systems. Progress on the implementation of various technical cooperation and training programs was also reported. In addition, the Black Sea MOU and the Authority of the Democratic People's Republic of Korea were unanimously accepted as observers to the Tokyo MOU.

In Shanghai, the committee considered and adopted a new set of amendments to the Tokyo Memorandum, including a revised, more comprehensive qualitative criterion for membership, and approved a revised PSC Manual. Both take effect on February 1, 2005. The committee also approved the establishment of the MOU Detention Review Panel and reported on the results of the CIC on maritime security. It was decided to conduct a CIC on the control of operational requirements from September to November 2005.

Results of the Security Campaign

With the introduction of the ISPS Code on July 1, 2004, the Paris and Tokyo MOUs held a three-month campaign to verify compliance with the new security requirements for ships. The campaign ran from July 1 to September 30, 2004, and used a uniform questionnaire to test the key elements of a ship's security arrangements including:

- the International Ship Security Certificate (ISSC) and inappropriate use of Interim Certificates;
- general access control including access control to sensitive areas of the ship;
- security level;
- records of ship/port interfaces, and records of security drills;
- crew familiarity with essential ship security procedures; and,
- communication among key crew members.

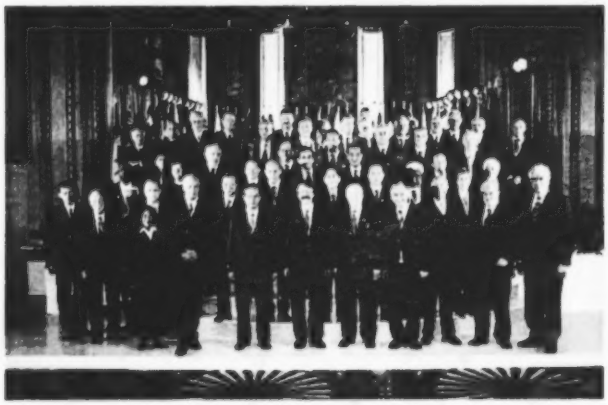
Garbage in front of access doors

Security checks will be ongoing. Port State Control Officers will continue to develop their knowledge and experience in this field and work closely with their security authorities to further refine their effectiveness/ methodology.

International Initiatives

Second Joint Ministerial Conference of the Paris and Tokyo Memoranda of Understanding on Port State Control

A focus of Transport Canada's Port State Control efforts in 2004 was coordinating and hosting the Second Joint Ministerial Conference, which was held on November 2 and 3 in Vancouver. This international event brought together 150 delegates representing 34 countries and 18 observer countries and marine-related organizations with a vested interest in eliminating sub-standard shipping worldwide.



Group photo of the Heads of Delegation

Under the theme, *Strengthening the Circle of Responsibility*, MOU members from Europe and the Asia-Pacific region gathered to put the finishing touches to a Ministerial Declaration that they would all sign. This document provided the framework for the development and implementation of new standards to promote a wider safety and security culture throughout the entire maritime industry, to protect the global marine environment, and to safeguard crews with respect to their living and working conditions aboard ships.

Also in attendance were representatives from observer countries and observer organizations such as the IMO, the ILO, and the European Commission. In addition, members of a number of other Port State Control regimes participated in the Conference, notably the Black Sea, Caribbean and the Indian Ocean MOUs, and the U.S. Coast Guard.

The many parties involved in overseeing maritime activities, including ship owners, flag States, classification societies and port States, form a "Circle of Responsibility". Members of this circle play a major role in enhancing the integrity of the shipping industry and are recognizing, or being pressured to recognize, the need to conduct their business responsibly, to be mutually accountable and to make a joint commitment to minimize any threat to life, property and the marine environment that may result from sub-standard shipping practices. The living and working conditions of seafarers is also of utmost importance and the Ministerial Declaration addressed this issue.

Second Joint Ministerial Conference

During the course of the one-and-a-half day conference, MOU members and observers presented brief statements regarding the importance of Port State Control in their respective countries/organizations. In addition, Marc Grégoire, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, made a presentation on the Port State Control regime in Canada, and the chairmen of the Paris and Tokyo MOUs updated the participants on the regimes in their areas of the world.

At the conclusion of the conference, it was agreed that Paris and Tokyo MOU member States would be taking specific steps over the coming years to reach their ultimate objective of eliminating sub-standard vessels:

- Develop and implement an inspection regime based on the new ILO Convention.
- Ensure that single-hulled oil tankers are phased out in the two MOU regions in accordance with international laws and conventions to which members are signatory.
- Conduct further Concentrated Inspection Campaigns.
- Carry out in-depth analysis of ship deficiencies.
- Intensify targeting of high-risk ships. Inspections will be based on a ship's risk profile, with an incentive system being implemented for companies whose ships have a low-risk profile.
- Increase transparency through the publication of detailed information on a regular basis on detained ships, including the names of owners and charterers.
- Enhance regional training programs for Port State Control Officers.
- Increase harmonization between the two MOUs to make sure that precious resources are used as effectively and efficiently as possible to concentrate on sub-standard shipping.
- Investigate the feasibility of cost-recovery for the inspection of sub-standard ships that have persistently poor records.

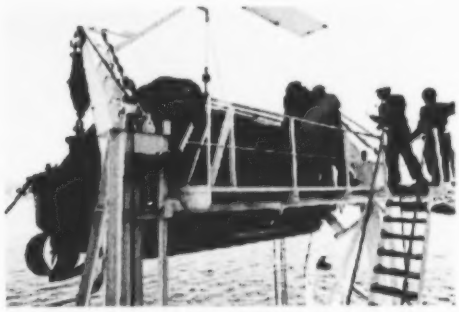
Signing the Ministerial Declaration - DM Louis Ranger (middle) with Richard Schiferli, General Secretary of the Paris MOU Secretariat (left) and Yoshio Sasamura, Secretary of the Tokyo MOU Secretariat (right).

Statistical Data on Canadian Port State Control for 2004

Inspections

Under the auspices of the *Canada Shipping Act* and the Paris and Tokyo Memoranda of Understanding on Port State Control, Canadian Port State Control inspections are conducted to determine foreign vessel compliance with international conventions. During the past five years, the number of inspections performed by Canada has fluctuated, reaching its highest level in 2003, with 1277 inspections. In 2004, there was a decrease in inspections by 104 for a total of 1173 inspections. This decrease is a result of targeting and inspection programs for bulk carrier and tanker inspections, and a corresponding decrease in the number of sub-standard ships trading in Canadian ports.

However, in 2004, the number of ships with deficiencies was 42 per cent of total inspections, which is an increase of three per cent in comparison with the 2003 figure. Of those vessels with deficiencies, 14 per cent of total inspections resulted in detentions, representing a two per cent increase over 2003. The increase in detentions over the past two years may be due to the combined enhanced targeting schemes of the Paris and Tokyo MOUs and Canada.



Inspection of lifeboat

Conduit

TABLE 1

Comparison of ships inspected, ships with deficiencies and those detained in Canada over the past five years.

Ships	2004	2003	2002	2001	2000
Inspections	1173	1277	1159	1197	1070
with Deficiencies	498	495	525	634	583
Detained	68	59	49	92	103

TABLE 2

Ships inspected by flag in Canada over the last five years.

COUNTRY	2004	2003	2002	2001	2000
Algeria	0	3	0	0	4
Antigua & Barbuda	16	19	17	16	15
Antilles Netherlands	3	4	3	1	4
Bahamas	101	105	102	102	77
Bahrain	1	0	0	0	0
Barbados	13	10	15	13	22
Belgium	1	0	0	0	0
Belize	2	1	0	0	1
Bermuda	17	15	9	18	8
Brazil	3	1	4	0	2
Bulgaria	5	2	2	4	6
Cambodia	0	1	0	1	0
Cameroon, *United Rep of*	0	0	0	1	0
Cayman Islands	13	9	4	9	9
Chile	0	0	1	1	0
China, *Peoples Rep.*	4	6	5	2	9
Colombia	0	0	0	1	0
Croatia	4	6	5	4	3
Cyprus	69	82	83	82	69
Denmark	14	14	7	11	16
Dominican Republic	1	0	0	0	0
Egypt	1	2	2	2	0
Faeroe Islands	0	1	0	0	0
Finland	1	1	2	1	2
France	8	8	9	7	5
Germany	17	11	14	11	13
Gibraltar	8	1	1	2	3
Greece	71	98	62	66	49
Honduras	3	0	0	0	0
Hong Kong	60	58	40	31	28
India	7	7	15	13	9
Indonesia	0	1	0	0	1
Iran	2	1	0	3	0
Israel	6	4	4	4	3
Italy	15	14	16	8	7
Japan	3	4	2	5	9
Korea, *Rep. of*	8	10	10	19	8
Liberia	123	142	133	142	113
Lithuania	2	6	4	4	10
Luxemburg	0	6	0	0	0
Malaysia	12	9	5	3	6
Malta	66	55	64	74	64
Man, *Isle of*	13	14	7	3	4
Marshall Islands	66	56	48	38	15
Mauritius	0	0	1	1	0
Mexico	0	0	0	0	1
Morocco	0	0	0	1	0
Myanmar, *Union of*	0	0	3	2	2
Netherlands, *The*	18	30	31	21	27
Norway	51	80	76	71	69
Panama	184	207	194	235	198
Philippines	12	12	13	20	32
Poland	0	3	1	2	4
Portugal	2	0	4	2	0
Qatar	3	1	1	0	2
Russian Federation	7	10	12	11	10
St. Vincent & Grenadines	8	10	4	13	18
Sao Tome & Principe	0	0	0	1	0
Saudi Arabia	3	3	1	3	2
Singapore	40	43	27	40	35
South Africa	0	0	0	0	3
Spain	0	0	2	1	1
Sri Lanka	0	0	0	0	1
Sweden	9	7	6	3	5
Switzerland	2	6	1	2	1
Taiwan	1	2	2	1	3
Thailand	6	3	0	5	4
Tonga	0	0	0	1	0
Tunisia	0	1	0	0	0
Turkey	10	10	8	9	7
Tuvalu	0	0	0	2	0
Ukraine	4	1	3	0	6
United Kingdom	26	28	27	22	14
U.S.A.	20	24	35	15	17
Vanuatu	8	9	12	11	14

As in previous years, the following flag States' vessels were among the most inspected in Canada: Panama (184), Liberia (123), Bahamas (101), Greece (71), Cyprus (69), Malta (66), Hong Kong (60) and Norway (51). These represent 62 per cent of total inspections conducted.

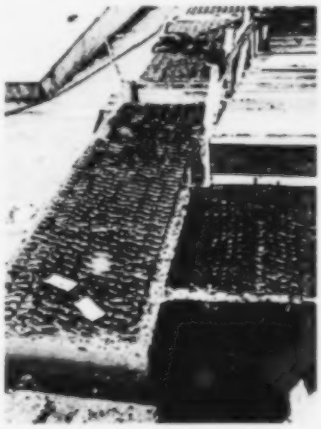
As in the past, Panama had the most vessels inspected, with 184, which represents 16 per cent of total inspections.

TABLE 3

Inspections by Transport Canada Centres over the past five years.

OFFICE	2004	2003	2002	2001	2000
ATLANTIC REGION					
St John's, NL	100	165	143	57	41
Marystown	3	1	0	0	0
Lewisporte	0	1	1	1	3
Corner Brook	0	3	0	1	4
Dartmouth	145	106	113	106	124
Sydney	1	1	3	8	12
Yarmouth	1	2	6	6	2
Charlottetown	3	6	4	6	8
Saint John, NB	132	128	152	104	53
Port Hawkesbury	133	132	107	134	74
Bathurst	12	6	23	29	18
Atlantic Totals	530	551	552	452	339
QUEBEC REGION					
Montreal	64	57	32	71	72
Baie Comeau	1	2	1	1	13
Rimouski	0	1	1	4	3
Gaspe	1	0	3	6	6
Quebec City	113	155	127	107	119
Sept Iles	26	16	4	6	8
Port Cartier	6	1	2	1	7
Quebec Totals	211	232	170	196	228
ONTARIO REGION					
Toronto	3	11	3	0	7
Kingston	0	0	0	1	2
St. Catharines	6	0	1	3	10
Collingwood	0	0	0	0	0
Thunder Bay	19	27	18	24	45
Sarnia	12	19	19	7	11
Ontario Totals	40	57	41	35	75
PACIFIC REGION					
Vancouver	368	419	360	477	410
Victoria	3	5	1	3	1
Prince Rupert	14	8	29	29	9
Nanaimo	0	2	0	0	0
Pacific Totals	385	434	390	509	420
PRAIRIE & NORTHERN REGION (PNR)					
Western Arctic	3	0	1	1	5
Eastern Arctic	5	1	1	3	2
PNR Totals	8	1	2	4	7
ST. LAWRENCE SEAWAY					
Seaway Totals	0	2	4	1	1
TOTAL	1174	1277	1159	1197	1070

In 2004, the Atlantic Region led the way, performing 530 inspections, followed by the Pacific Region with 385, Quebec Region with 211, Ontario Region with 40, and Prairie and Northern Region with eight. The regions of Atlantic, Pacific and Quebec together performed 96 per cent of all inspections carried out in Canada in 2004.



Corroded gratings

TABLE 4

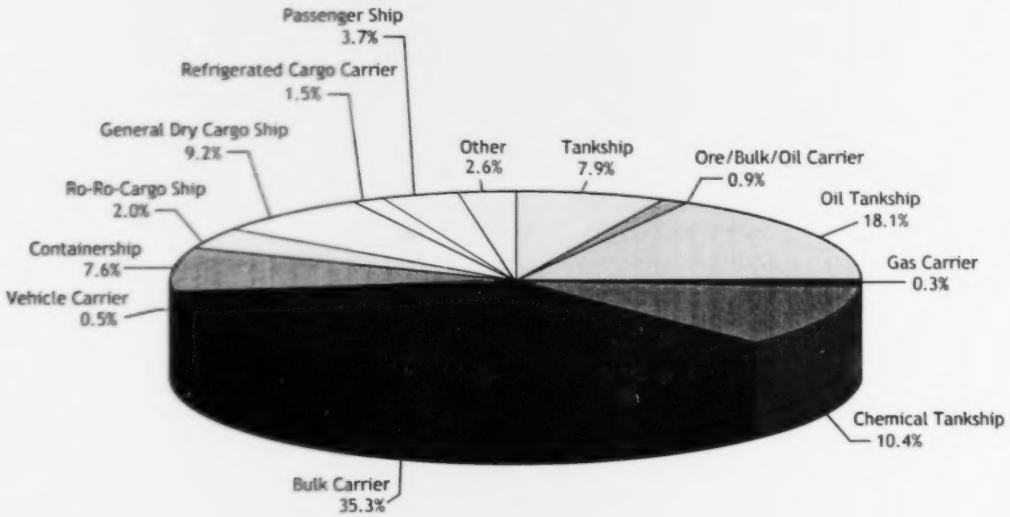
Ships detained in Canada by Flag over the past five years.

FLAG STATE	2004	2003	2002	2001	2000
Algeria	0	1	0	0	3
Antigua and Barbuda	1	0	0	1	1
Antilles, *Netherlands*	0	0	0	0	1
Bahamas	0	4	3	7	4
Barbados	0	0	0	0	1
Belize	0	1	0	0	0
Bermuda	1	0	0	3	0
Brazil	1	0	0	0	1
Bulgaria	1	0	0	1	1
Cayman Islands	1	1	0	3	2
Chile	0	0	0	1	0
China, *People's Rep.*	0	0	0	0	1
Croatia	1	1	1	0	0
Cyprus	5	5	6	13	10
Egypt	0	2	1	0	0
Germany	1	0	0	1	0
Gibraltar	2	0	0	0	1
Greece	2	3	3	6	4
Hong Kong	2	3	2	1	2
India	1	2	1	1	0
Iran	0	0	0	1	0
Italy	0	0	1	0	2
Japan	0	0	0	0	1
Korea, *Republic of*	1	1	1	0	1
Liberia	5	2	8	12	13
Lithuania	0	1	0	0	1
Malaysia	1	0	1	1	1
Malta	8	6	2	13	15
Man, *Isle of*	2	0	0	0	0
Marshall Islands	2	0	1	3	0
Morocco	0	0	0	1	0
Netherlands, *The*	1	2	0	0	4
Norway	5	3	0	1	6
Panama	17	13	10	17	17
Philippines	0	1	1	2	3
Poland	0	0	1	0	0
Portugal	0	0	1	0	0
Qatar	0	0	0	0	1
Russian Federation	1	0	0	0	0
St. Vincent & Grenadines	2	2	2	1	3
Singapore	1	1	0	1	1
Switzerland	0	1	0	0	0
Taiwan	0	0	0	0	1
Thailand	1	0	0	0	0
Turkey	0	3	2	1	0
Ukraine	2	0	1	0	1

As indicated in Table 2, flagged vessels from eight countries were the most inspected in Canada. In 2004, the detention rate for these flagged vessels, as specified in the table above, are as follows: Panama (9.2 per cent), Liberia (4 per cent), Bahamas (0 per cent), Greece (2.8 per cent), Cyprus (7 per cent), Malta (12.1 per cent), Hong Kong (3.3 per cent) and Norway (9.8 per cent). It should be noted that these were not the highest detention rates recorded. In fact, the Ukraine had a 50 per cent rate, with two (2) detentions for four (4) inspections completed. Many flags have a zero percent (0 per cent) detention rate.

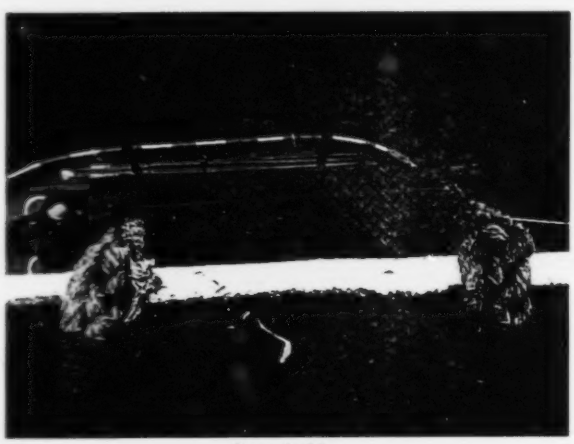
Chemical tanker under tug escort

FIGURE 1: Ships inspected by type



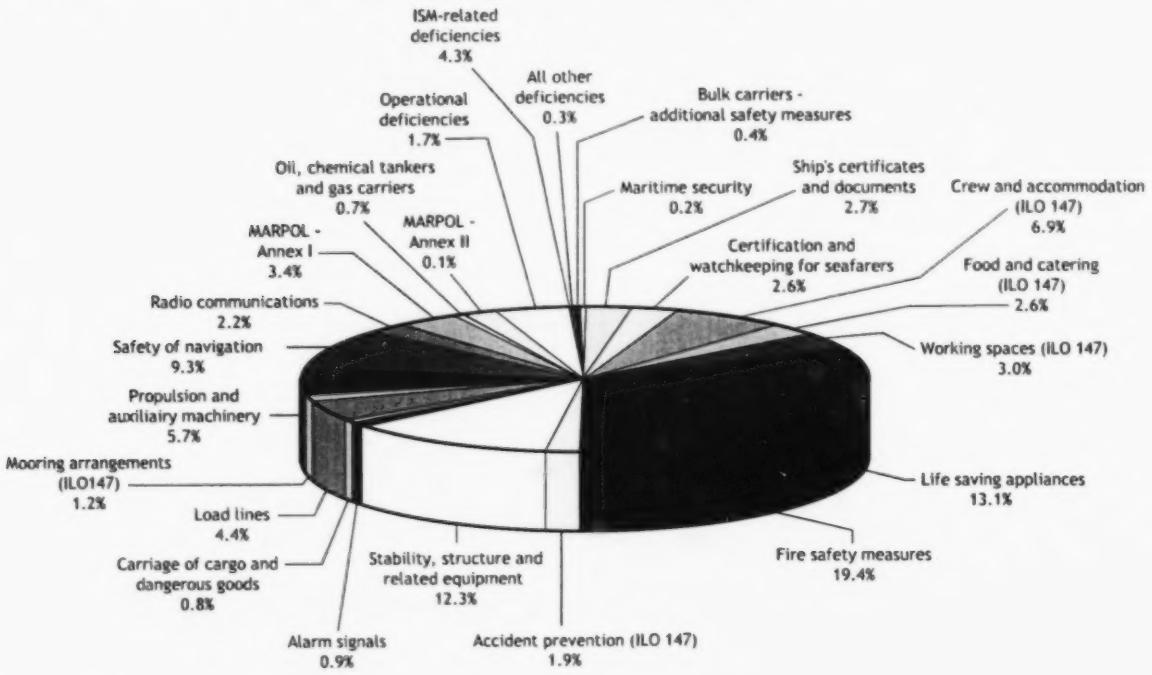
In Canada, the largest number of inspections (414) by type of vessel has always been the bulk carrier. Bulk carrier inspections have been consistent, representing around 35 per cent of the total vessels inspected. This past year, combining all tankship (oil tankers, chemical tankers and tankships) inspections (427), the total number of inspections exceeded bulk carriers by 13.

The increase in tanker inspections over the past two years (2003 and 2004) shows Transport Canada's commitment to targeting high-risk vessels entering Canada's ports.



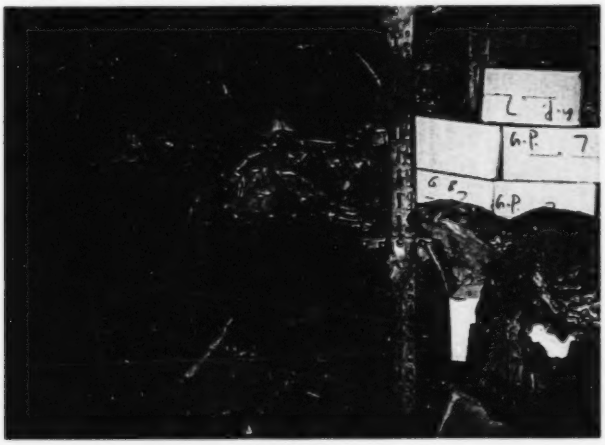
Rope ladder

FIGURE 2: Deficiencies by Category



Deficiencies

In 2004, a total of 2,350 defects were discovered on 498 ships inspected in Canada. The categories highest in reported deficiencies on the 498 ships were the following: fire safety measures (456), life saving appliances (307), stability, structure and related equipment (288), safety of navigation (218) and, crew and accommodation (162).

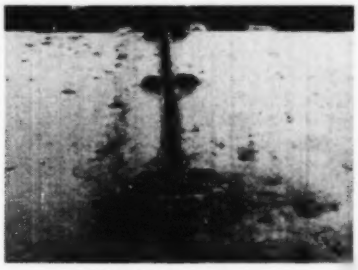


Meat locker

Kitchen chopping block

It remains alarming that the four highest categories of deficiencies found are representative of essential equipment and structure for any vessel.

There was a noticeable increase in deficiencies related to ILO conventions. These were detected mainly by the CIC on living and working conditions that was performed by Paris MOU members during October to December 2004.



Hatch securing

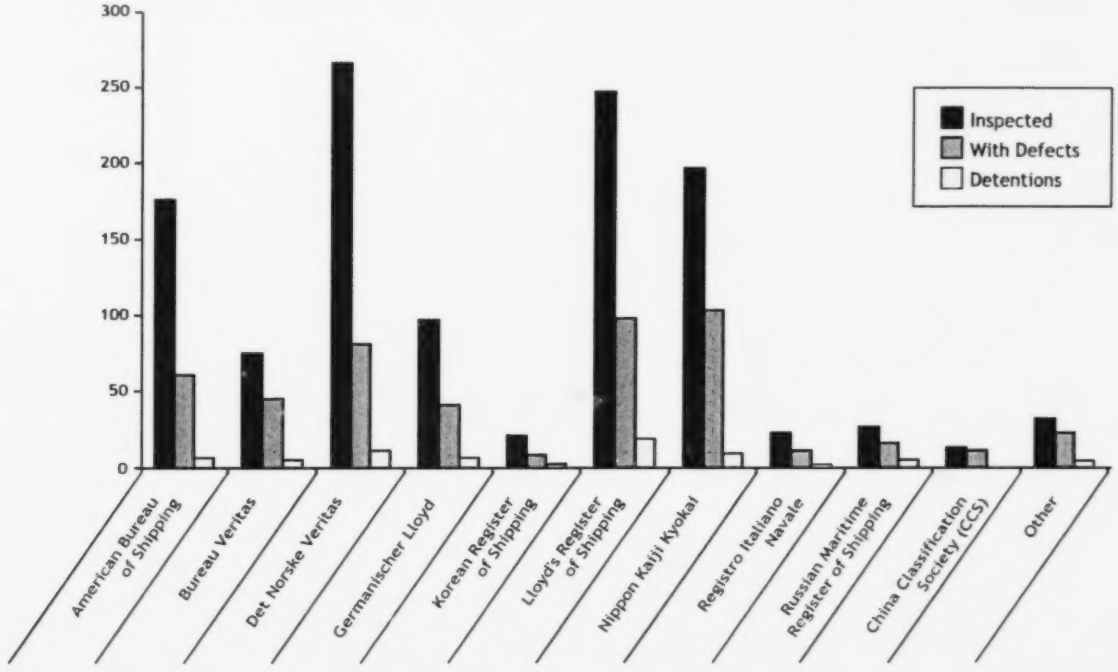
Washroom facilities

Classification Societies

Vessels inspected in Canada in 2004 were mostly classed by 10 major recognized organizations. Figure 3 below shows the statistics on the performance of those Classification Societies.

Det Norske Veritas inspected the most ships (266), followed closely by Lloyd's Register of Shipping (247), Nippon Kaiji Kyokai (197) and the American Bureau of Shipping (176).

FIGURE 3: Ships inspected, ships with deficiencies and ship detentions by Classification Society

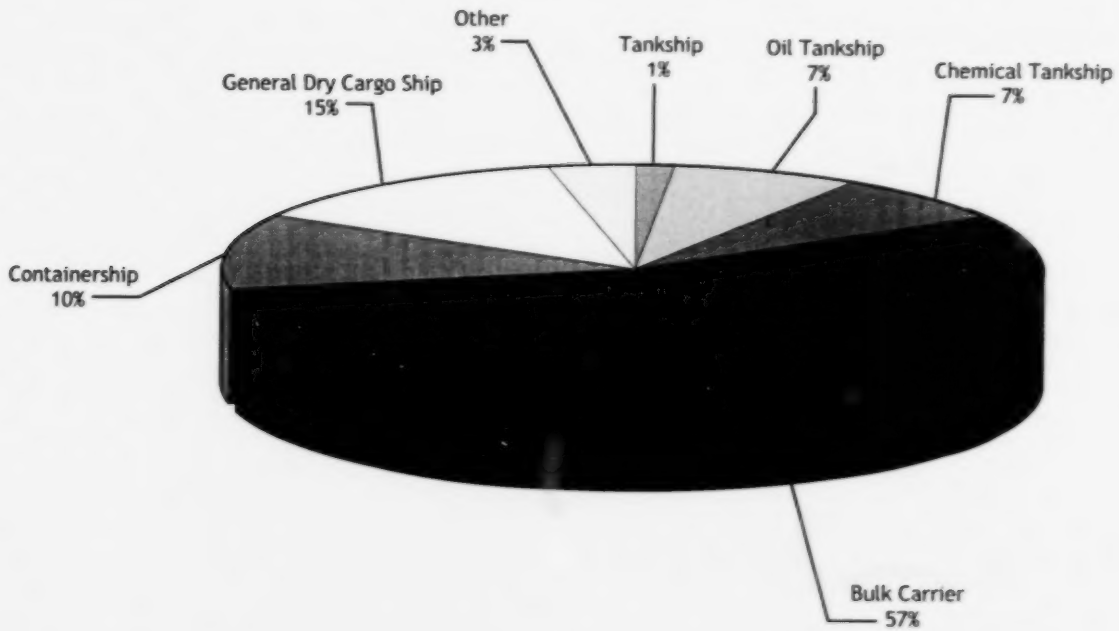


Detentions by Type of Ship

Of the 68 detentions, 38 were bulk carriers, which made up 57 per cent of detentions. This trend of bulk carriers comprising approximately 60 per cent of total detentions in Canada remains the same. As in past years, the type of vessel with the second highest detention rate is general dry cargo, which is 42 per cent lower than bulk carriers. It is interesting to note that, in line with TC's commitment to inspect and detain high-risk vessels, the combined tankship detention rate is also 42 per cent lower than the bulk carriers. This continuing trend shows that, with Canada's large export and import of raw materials being mainly transported by ship in bulk, there is a higher percentage of bulk carriers trading in Canadian ports and thus a higher detention rate for this type of ship.

Boiler valve

FIGURE 4: Ships detained by type



Summary

Although the number of inspections undertaken by Canada in 2004 (1,173) was lower than the previous year (1,277), there was a slight increase in ships with deficiencies (498 in 2004 compared to 495 in 2003) and a disappointing two per cent increase in the number of detained vessels (68 in 2004 compared to 59 in 2003). The long battle against sub-standard shipping is not over; the need for effective Port State Control continues.

Transport Canada Marine Safety believes the action items emanating from the Ministerial Declaration are the foundation for strengthening the Port State Control regime globally in the coming years. Transport Canada Marine Safety, through its ongoing work with both the Paris and Tokyo MOU Committees, is particularly committed to increasing harmonization between the MOUs. This will be demonstrated through such activities as the implementation of a completely harmonized inspection regime and the continuing practice of technical cooperation between Port State Control regions and administrations wishing to improve their capabilities. There will also be ongoing provision and enhancement of regional training programs for Port State Control Officers to ensure that they are trained to the same high standards.

Specific actions that will be taken and reported on in the future include review of the compliance of ships and companies with the ISPS Code, and the development of a common inspection system that targets high-risk ships and rewards those ships that operate to a high standard. Further planned joint CICs that will employ the common inspection approach are planned on Global Maritime Distress and Safety Systems (GMDSS), MARPOL Annex 1, the control of operational requirements, and on the new ILO Consolidated Maritime Labour Convention when it comes into force.

The issue of demonstrated transparency and accessibility of information on detained ships, including the names of owners and charterers, is one that Canada is determined to pursue.

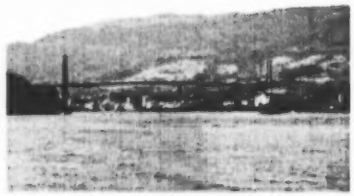
Other areas of common interest to the two MOUs, and of particular concern to Canada, are the need for in-depth analysis of ship deficiencies to identify weaknesses and to advise the ILO and IMO of where regulatory enhancements may be required; the living and working conditions of seafarers; and the investigation of the feasibility of cost-recovery for the inspection of sub-standard ships that have persistently poor records.

In a perfect world there would be no marine incidents, which often result in the needless loss of life, pollution of the world's oceans and substantial economic loss. In fact, most of these incidents are preventable. Canada believes that by working in concert and continually renewing the collective commitment to the environment and to safety and security, the parties involved in the "Circle of Responsibility" - ship owners, flag States, classification societies and port States - can have a significant impact on eliminating sub-standard shipping around the world.

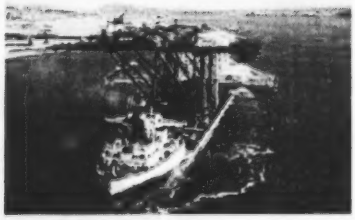
For more information on Port State Control, please visit our website at: *http://tcinfo/MarineSafety/ships-and-operations-standards/Inspection-Oper-Stan/Port-State-Control/menu.htm*

Transports Canada Transport Canada

TP 13595
(06/2005)



CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT
Rapport annuel 2004



Canada

Historique des impressions : Ce rapport est publié annuellement (première impression en 1992).

Imprimé au Canada

Photos - page de couverture - Port de Vancouver

Veuillez acheminer vos commentaires ou vos questions à :

Transports Canada
Normes - navires et exploitation (AMSE)
330 rue Sparks
Tour C, Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Téléphone : 613-991-3137
Fax : 613-993-8196
Courriel : *pineaub@tc.gc.ca*

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2005.

Le ministère des Transports, Canada autorise la reproduction du contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au ministère des Transports, Canada et que la reproduction du matériel soit exacte. Bien que l'utilisation du matériel soit autorisée, le ministère des Transports, Canada se dégage de toute responsabilité quant à la façon dont l'information est présentée et à l'interprétation de celle-ci.

ISBN : 0-662-74423-3

TP 13595

(06/2005)

Catalogue n° T34-23/2004F-PDF

Sécurité maritime
Contrôle des navires par l'État du port

Tableau des matières

Avant-propos ii
Initiatives canadiennes en 2004 1
Nouvelles et initiatives associées aux protocoles d'entente 3
Initiatives internationales 5
Statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port au Canada en 2004 7
Sommaire 15

Avant-propos

L'efficacité croissante du contrôle des navires par l'État du port (CNEP) comme l'un des principaux mécanismes de surveillance et d'élimination des navires inférieurs aux normes a de nouveau été mise en évidence en 2004 par les résultats présentés dans le rapport annuel.

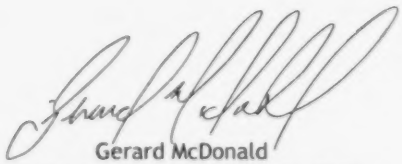
La sûreté est d'une importance capitale pour l'industrie du transport maritime et pour les travailleurs qu'elle emploie. C'est pourquoi la Direction générale de la sécurité maritime de Transports Canada (TC) a concentré ses efforts sur ce domaine l'an dernier. Parallèlement aux protocoles d'entente (PE) de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port, Sécurité maritime de TC a participé à la rédaction et à la mise en oeuvre d'importantes lignes directrices sur la sûreté maritime pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port.

De même, Sécurité maritime de TC a travaillé en étroite collaboration avec le groupe de la Sûreté maritime pour élaborer et signer un PE en 2004 sur la sûreté maritime.

Tout au long de 2004, le Canada a poursuivi les travaux préparatoires à la Deuxième conférence ministérielle conjointe des protocoles d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port avec les membres des PE de Paris et de Tokyo en organisant quatre réunions au cours de l'année. La Conférence internationale s'est tenue les 2 et 3 novembre 2004, à Vancouver, en Colombie-Britannique et était présidée par le Canada. C'était la deuxième fois que le Canada réunissait les pays membres des PE de Paris et de Tokyo ainsi que les États observateurs et les organismes maritimes internationaux. La première de ces conférences s'était déroulée en mars 1998.

La Déclaration ministérielle signée à la Conférence précisait les nouvelles mesures à adopter par les administrations pour éliminer les navires inférieurs aux normes dans le monde et portait sur l'élaboration et l'application de normes encourageant une culture de la sécurité et de la sûreté dans toute l'industrie maritime, pour protéger le milieu marin ainsi que les conditions de vie et de travail des équipages à bord.

Les décisions prises par les ministres à la Conférence ont donné une orientation claire en vue de futures actions et fixé de nouveaux objectifs pour les deux PE. Sécurité maritime de TC espère travailler avec les PE au sujet des diverses mesures définies dans la Déclaration ministérielle et estime que ce travail améliorera l'efficacité des régimes de CNEP dans le monde.



Gerard McDonald
Directeur général, Sécurité maritime

Initiatives canadiennes en 2004

Campagne d'inspection concentrée (CIC) des vraquiers

Transports Canada (TC), en tant que coordonnateur de la CIC, a rendu compte des résultats de la campagne d'inspection des vraquiers qui s'est déroulée dans la région de l'Asie-Pacifique entre le 1er septembre et le 30 novembre 2003. La campagne a ciblé les vraquiers, tels qu'ils sont définis dans SOLAS 74 IX/1.6, supérieurs à 15 000 GT et vieux de plus de 12 ans, en particulier ceux qui transportent des chargements de forte densité ou corrosifs et vendus sur le marché au comptant. Au cours de la campagne, on a vérifié les principaux éléments liés à la structure et à l'exploitation des vraquiers, comme la liste de contrôle de sécurité sur les navires et sur terre, le calcul du stress, les opérations de manutention des cargaisons et citernes de ballast, la préparation améliorée des dossiers d'enquête et la structure des soutes et des citernes de ballast.

Transporteur de vrac au silo de grain

Un total de 396 vraquiers ayant une moyenne d'âge de 20 ans et un tonnage moyen de 36 578 GT/66 595 mt (TPL) ont été inspectés pendant la campagne de trois mois. On été également inspectées 892 soutes et 832 citernes de ballast, ce qui représente une moyenne d'environ deux soutes et deux citernes par navire. Dix-huit vraquiers ont été détenus. Parmi le total des vraquiers qui ont été inspectés (396), 13 (3,3 pour cent) présentaient des anomalies de structure ou sur le plan des lignes de charge jugées suffisamment graves pour les empêcher de repartir avant que des réparations ne soient effectuées.

Les résultats de la campagne ont été globalement encourageants et ont montré qu'il est possible pendant une inspection de contrôle des navires par l'État du port de procéder à une évaluation plus poussée des conditions structurales lorsqu'il existe des raisons très claires de le faire.

Le programme d'inspection canadien des vraquiers en était à sa douzième année en 2004.

Équipage procédant à un exercice d'incendie pendant une inspection

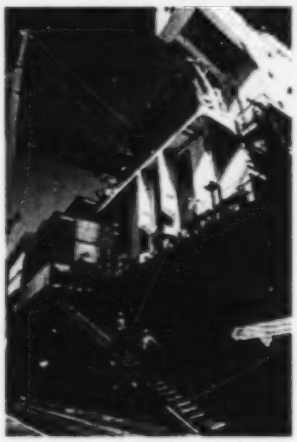
Module de formation sur le code ISPS pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port

En préparation de la mise en œuvre, le 1er juillet, du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), Sécurité maritime de TC a préparé et présenté, au printemps de 2004, un module de formation sur la sûreté maritime aux inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port. Dans le cadre de la formation, on a examiné le nouveau chapitre XI-2 de SOLAS et les exigences du Code ISPS. Le module portait aussi sur le MSC/Circ. 1111 « Lignes directrices relatives à la mise en oeuvre du chapitre XI-2 de SOLAS et le code ISPS », ainsi que sur les « Lignes directrices sur les aspects de la sûreté à l'intention des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port» élaborées par le PE de Paris.

Partage de l'information sur les inspections de la Sûreté maritime

Sécurité maritime de TC a signé un protocole d'entente avec la division de la Sûreté maritime de TC pour renforcer la coopération pendant les inspections du contrôle des navires par l'État du port au Canada. Le PE précise les rôles des directions dans le cadre des inspections de la sûreté maritime afin d'éviter le dédoublement des efforts et assurer une couverture complète des inspections. Il prévoit également que les deux directions partagent l'information découlant des inspections et des enquêtes.

Dans le cadre de cette approche, les inspecteurs de Sécurité maritime de TC procéderont à une vérification initiale de sûreté tout en effectuant leurs inspections de sécurité et signaleront tout manquement important à la sûreté à leurs homologues de la Sûreté maritime de TC qui procéderont à une inspection de sûreté plus rigoureuse selon les dispositions du Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM). Cette approche conjointe permettra à Sûreté maritime et à Sécurité maritime d'avoir une meilleure idée des navires contrevenants.



Inspecteurs de TC montant à bord d'un navire

Participation aux réunions du Comité sur le contrôle des navires par l'État du port (CCNEP) des PE

En tant que signataire des deux PE, le Canada participe chaque année aux réunions du CCNEP. Ces réunions servent à poursuivre le travail des pays membres pour assurer la conformité aux règles internationales sur la sécurité, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail des gens de mer. En 2004, le PE de Paris a tenu une réunion du CCNEP en mai à Copenhague, au Danemark, et le PE de Tokyo a tenu une réunion à Vanuatu, en février et une autre à Shanghai, en Chine, en novembre.

Une des questions abordés à ces réunions a été celle de la nécessité d'organiser de nouvelles CIC. Des campagnes sont prévues sur des aspects comme les exigences opérationnelles, le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et l'annexe 1 de MARPOL. On s'est également intéressé aux actions de suivi de la Déclaration ministérielle concernant la signature des membres à la Deuxième conférence ministérielle conjointe sur le contrôle des navires par l'État du port qui a eu lieu en novembre.

Mise à jour des cours nationaux sur le CNEP

Cette dernière année, Sécurité maritime de TC a effectué une révision importante de son cours sur les inspections liées au contrôle des navires par l'État du port. Les modifications apportées ont simplifié le cours, regroupé certains aspects des procédures d'inspection, ajouté des exercices /scénarios et des simulations théoriques et inclus un nouveau module sur la sûreté maritime. Le cours de huit jours offre désormais une formation théorique et des inspections à bord des navires. Sécurité maritime de TC a tenu deux séances de formation en 2004.

Cours sur le CNEP

Nouvelles et initiatives associées aux protocoles d'entente

Réunion du PE de Paris du Comité sur le contrôle des navires par l'État du port (CCNEP)

Comme on l'a vu, le Canada a participé à trois réunions du CCNEP en 2004. À la réunion de Copenhague en mai, les membres du PE de Paris ont entrepris une étude du régime d'inspection allant dans le sens d'une inspection complète des navires entrant dans la région plutôt que l'engagement actuel de chaque membre d'inspecter 25 pour cent des navires. Les intervalles entre les inspections dépendraient du risque que présente chaque navire.

Il a été également convenu qu'une campagne d'inspection spéciale se tiendrait sur les questions de sûreté liées au Code ISPS qui ont été introduites en juillet 2004. En octobre, une campagne d'inspection concentrée (CIC) s'est tenue sur les conditions de vie et de travail des équipages. D'autres campagnes sont prévues sur le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et l'annexe 1 de MARPOL pour 2005 et 2006 respectivement.

Réunions du PE de Tokyo du CCNEP

Les membres du PE de Tokyo se sont également attaqués à un certain nombre de questions importantes au cours des réunions du comité. Au Vanuatu, le Comité a adopté les lignes directrices et les listes de contrôle préparées lors de la CIC sur les vraquiers pour qu'elles servent aux inspections CNEP du PE de Tokyo. Sur la question de la sûreté maritime, le Comité a convenu d'une approche harmonisée pour vérifier la conformité au Code ISPS et a commencé à envoyer, à compter du 1er avril 2004, des lettres d'avertissement aux navires auxquels le Code s'applique et qui ne sont pas jugés conformes à ses exigences. Le PE a également décidé de tenir une CIC sur la conformité au Code ISPS, en même temps que le PE de Paris.

À la réunion, le PE de Tokyo et EQUASIS ont convenu de développer et de mettre en oeuvre un hyperlien entre APCIS (la base de données sur les inspections des navires du PE de Tokyo) et la base de données EQUASIS pour transférer plus facilement les données entre les deux systèmes de collecte de données électroniques sur Internet. Des progrès dans la mise en œuvre de divers programmes de coopération technique et de formation ont également été signalés. En outre, le PE de la mer Noire et l'Autorité de la République populaire démocratique de Corée ont été unanimement acceptés à titre d'observateurs au PE de Tokyo.

À Shanghai, le Comité a étudié et adopté un nouvel ensemble de modifications au protocole de Tokyo, dont un critère qualitatif révisé plus complet pour les membres, et a approuvé un manuel CNEP révisé. Les deux entrent en vigueur le 1er février 2005. Le Comité a également approuvé la création d'un comité d'examen du PE sur les détentions et rendu compte des résultats de la CIC sur la sûreté maritime. Il a été décidé de tenir une CIC sur le contrôle des exigences opérationnelles de septembre à novembre 2005.

Résultats de la campagne sur la sûreté

À la suite de l'adoption du Code ISPS le 1er juillet 2004, les PE de Paris et de Tokyo ont tenu une campagne de trois mois pour vérifier la conformité aux nouvelles exigences de sûreté concernant les navires. La campagne, qui a duré du 1er juillet au 30 septembre 2004, a utilisé un questionnaire uniforme pour tester les principaux aspects des ententes sur la sûreté des navires, notamment :

- le Certificat international de sûreté des navires (ISSC) et l'abus des certificats provisoires;
- le contrôle général de l'accès, notamment le contrôle de l'accès à des zones sensibles du navire;
- le niveau de sûreté;
- les dossiers sur les interfaces navires/ports, et les dossiers sur les exercices de sûreté;
- la familiarité des équipages avec les procédures de sûreté essentielles du navire;
- la communication entre les principaux membres de l'équipage.

Ordures devant les portes d'accès

Les vérifications de sûreté se poursuivront. Les inspecteurs du CNEP continueront d'améliorer leurs connaissances et leur expérience dans ce domaine et de travailler en étroite collaboration avec leurs autorités chargées de la sûreté pour affiner encore leur efficacité et leurs méthodes.

Initiatives internationales

Deuxième conférence ministérielle conjointe des protocoles d'entente de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port

En 2004, les activités de Transports Canada en matière de CNEP ont porté sur la coordination et l'accueil de la Deuxième conférence ministérielle conjointe, qui s'est tenue les 2 et 3 novembre à Vancouver. Cet événement international a réuni 150 délégués représentant 34 pays et 18 pays observateurs ainsi que des organismes maritimes intéressés par l'élimination du transport maritime inférieur aux normes à l'échelle mondiale.

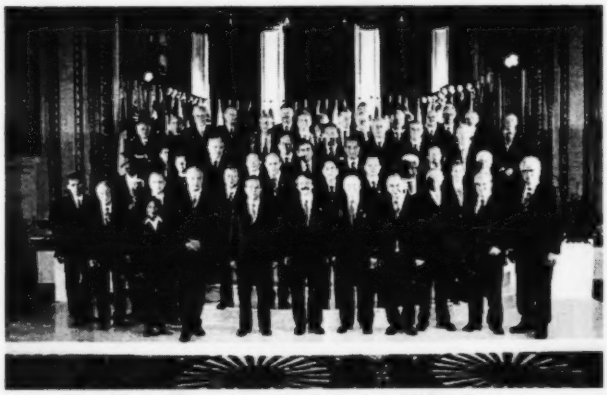


Photo de groupe des chefs des délégations

Sous le thème, *Renforcer le cercle de responsabilité*, les membres des PE d'Europe et de l'Asie-Pacifique se sont réunis pour mettre la dernière main à la Déclaration ministérielle qu'ils vont tous signer. Ce document contient le cadre d'élaboration et de mise en oeuvre de nouvelles normes pour la promotion d'une culture de la sécurité et de la sûreté dans toute l'industrie afin de protéger le milieu marin et les conditions de vie et de travail des équipages à bord.

Des représentants des pays observateurs et d'organismes observateurs comme l'OMI, l'OIT et la Commission européenne étaient présents. De plus, des membres d'un certain nombre d'autres régimes de contrôle des navires par l'État du port ont participé à la Conférence, notamment les PE de la mer Noire, des Antilles et de l'océan Indien et la Garde côtière américaine.

Les nombreuses parties participant à la surveillance des activités maritimes, dont les armateurs, les États du pavillon, les sociétés de classification et les États du port, forment un « cercle de responsabilité ». Les membres de ce cercle jouent un rôle très important pour renforcer l'intégrité de l'industrie du transport maritime et reconnaissent, ou sont poussés à le faire, la nécessité de mener leurs activités de façon responsable, d'être mutuellement responsables et de s'engager conjointement à réduire au maximum les dangers pour la vie, les biens et le milieu marin que peuvent entraîner des pratiques qui ne respectent pas les normes. Les conditions de vie et de travail des gens de mer sont également de la plus haute importance et la Déclaration ministérielle aborde cette question.

Deuxième conférence ministérielle conjointe

Pendant la Conférence qui a duré une journée et demie, les membres des PE et les observateurs ont présenté de brefs exposés sur l'importance du contrôle des navires par l'État du port dans leurs pays ou organisations respectifs. De plus, Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Sécurité et Sûreté, a fait une présentation sur le régime de contrôle des navires par l'État du port au Canada, et les présidents des PE de Paris et de Tokyo ont fait le point sur les régimes dans leur partie du monde.

À la fin de la Conférence, il a été convenu que les États membres des PE de Paris et de Tokyo adopteraient des mesures au cours des prochaines années pour atteindre

leur objectif ultime qui est d'éliminer les navires inférieurs aux normes :

- Créer et mettre en oeuvre un régime d'inspection fondé sur la nouvelle Convention de l'OIT.
- Veiller à éliminer progressivement les pétroliers à coque simple dans les deux régions des PE, conformément aux lois et conventions internationales dont les membres sont signataires.
- Tenir d'autres campagnes d'inspection concentrées.
- Réaliser des analyses approfondies des anomalies des navires.
- Continuer de cibler les navires à haut risque. Les inspections seront fonction du profil de risque du navire et un système incitatif sera mis en place pour les compagnies dont les navires présentent un faible risque.
- Favoriser la transparence par la publication régulière d'une information détaillée sur les navires détenus, ainsi que les noms des propriétaires et des affréteurs.
- Renforcer les programmes de formation régionaux pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port.
- Harmoniser davantage les deux PE pour que les ressources précieuses soient utilisées aussi efficacement que possible pour se concentrer sur le transport maritime qui ne respecte pas les normes.
- Étudier les possibilités de recouvrement des coûts pour l'inspection des navires inférieurs aux normes et qui affichent constamment de mauvais résultats.

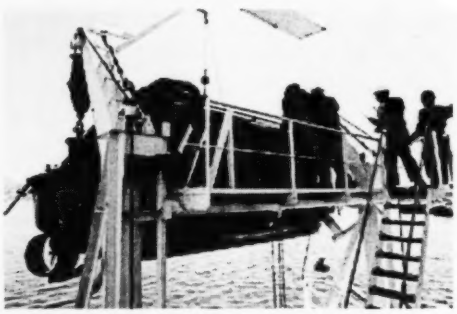
Signa

du PE de Paris (à gauche) et Yoshio Sasamura, Secrétaire du secrétariat du PE de Tokyo (à droite).

Statistiques sur le contrôle des navires par l'État du port au Canada en 2004

Inspections

Au Canada, les inspections de contrôle des navires par l'État du port sont menées conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et aux protocoles d'entente de Paris et Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port, quand il s'agit de déterminer la conformité des navires aux conventions internationales. Au cours des cinq dernières années, le nombre des inspections a fluctué. C'est en 2003 que leur nombre a été le plus élevé, soit 1 277 inspections. En 2004, le nombre des inspections a diminué de 104, soit un total de 1 173 inspections. Cette baisse est le résultat des programmes de ciblage et d'inspection des vraquiers et des navires-citernes et d'une diminution correspondante du nombre des navires inférieurs aux normes et pratiquant le commerce dans les ports canadiens.



Inspection d'un bateau de sauvetage

Mais en 2004, le nombre des navires présentant des anomalies représentait 42 pour cent des inspections, soit une augmentation de trois pour cent par rapport aux chiffres de 2003. Sur les navires présentant des anomalies, 14 pour cent des inspections ont donné lieu à des détentions, soit une augmentation de deux pour cent par rapport à 2003. Cette hausse des détentions depuis deux ans peut s'expliquer par le renforcement des programmes de ciblage des PE de Paris et de Tokyo et du Canada.

Conduit

TABLEAU 1

Comparaison des navires inspectés, des navires présentant des anomalies et de ceux détenus au Canada au cours des cinq dernières années.

Navires	2004	2003	2002	2001	2000
Inspections	1173	1277	1159	1197	1070
Avec anomalies	498	495	525	634	583
Détenus	68	59	49	92	103

TABLEAU 2

Navires inspectés par État du pavillon au Canada au cours des cinq dernières années.

PAYS	2004	2003	2002	2001	2000
Afrique du Sud	0	0	0	0	3
Algérie	0	3	0	0	4
Allemagne	17	11	14	11	13
Antigua-et-Barbuda	16	19	17	16	15
Antilles néerlandaises	3	4	3	1	4
Arabie Saoudite	3	3	1	3	2
Bahamas	101	105	102	102	77
Bahreïn	1	0	0	0	0
Barbade	13	10	15	13	22
Belgique	1	0	0	0	0
Belize	2	1	0	0	1
Bermudes	17	15	9	18	8
Brésil	3	1	4	0	2
Bulgarie	5	2	2	4	6
Cambodge	0	1	0	1	0
Cameroun, *Rép. du*	0	0	0	1	0
Chili	0	0	1	1	0
Chine, *Rép. populaire de*	4	6	5	2	9
Chypre	69	82	83	82	69
Colombie	0	0	0	1	0
Corée, *Rép. de*	8	10	10	19	8
Croatie	4	6	5	4	3
Danemark	14	14	7	11	16
Égypte	1	2	2	2	0
Espagne	0	0	2	1	1
États-Unis d'Amérique	20	24	35	15	17
Finlande	1	1	2	1	2
France	8	8	9	7	5
Germany	17	11	14	11	13
Gibraltar	8	1	1	2	3
Grèce	71	98	62	66	49
Honduras	3	0	0	0	0
Hong Kong	60	58	40	31	28
Îles Caïmans	13	9	4	9	9
Îles Féroé	0	1	0	0	0
Îles Marshall	66	56	48	38	15
Inde	7	7	15	13	9
Indonésie	0	1	0	0	1
Iran	2	1	0	3	0
Israël	6	4	4	4	3
Italie	15	14	16	8	7
Japon	3	4	2	5	9
Libéria	123	142	133	142	113
Lituanie	2	6	4	4	10
Luxembourg	0	6	0	0	0
Malaisie	12	9	5	3	6
Malte	66	55	64	74	64
Man, *Île de*	13	14	7	3	4
Maroc	0	0	0	1	0
Mauritanie	0	0	1	1	0
Mexique	0	0	0	0	1
Myanmar, *Union du*	0	0	3	2	2
Norway	51	80	76	71	69
Panama	184	207	194	235	198
Pays-Bas, *Les*	18	30	31	21	27
Philippines	12	12	13	20	32
Pologne	0	3	1	2	4
Portugal	2	0	4	2	0
Qatar	3	1	1	0	2
République dominicaine	1	0	0	0	0
Royaume-Uni	26	28	27	22	14
Russie	7	10	12	11	10
Saint-Vincent-et-les Grenadines	8	10	4	13	18
Sao Tomé-et-Principe	0	0	0	1	0
Singapour	40	43	27	40	35
Sri Lanka	0	0	0	0	1
Suède	9	7	6	3	5
Suisse	2	6	1	2	1
Taiwan	1	2	2	1	3
Thaïlande	6	3	0	5	4
Tonga	0	0	0	1	0
Tunésie	0	1	0	0	0
Turquie	10	10	8	9	7
Tuvalu	0	0	0	2	0
Ukraine	4	1	3	0	6
Vanuatu	8	9	12	11	14

Comme pour les années précédentes, les navires des États du pavillon suivants ont été les plus souvent inspectés au Canada : Panama (184), Libéria (123), Bahamas (101), Grèce (71), Chypre (69), Malte (66), Hong Kong (60) et Norvège (51). Ils représentent 62 pour cent des inspections.

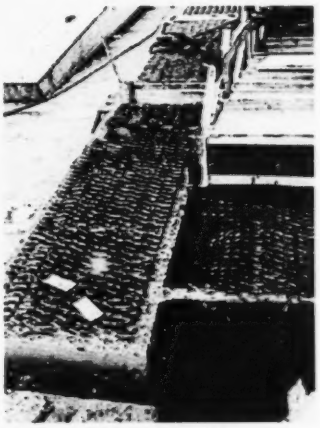
Comme par le passé, le Panama est l'État du pavillon ayant fait l'objet du plus grand nombre d'inspections, soit 184, ce qui représente 16 pour cent de l'ensemble des inspections.

TABLEAU 3

Inspections par les centres de Transports Canada au cours des cinq dernières années.

BUREAU	2004	2003	2002	2001	2000
RÉGION DE L'ATLANTIQUE					
St. John's, NL	100	165	143	57	41
Marystown	3	1	0	0	0
Lewisporte	0	1	1	1	3
Corner Brook	0	3	0	1	4
Dartmouth	145	106	113	106	124
Sydney	1	1	3	8	12
Yarmouth	1	2	6	6	2
Charlottetown	3	6	4	6	8
Saint John, NB	132	128	152	104	53
Port Hawkesbury	133	132	107	134	74
Bathurst	12	6	23	29	18
Totaux - Atlantique	530	551	552	452	339
RÉGION DU QUÉBEC					
Montréal	64	57	32	71	72
Baie - Comeau	1	2	1	1	13
Rimouski	0	1	1	4	3
Gaspé	1	0	3	6	6
Québec	113	155	127	107	119
Sept-Îles	26	16	4	6	8
Port Cartier	6	1	2	1	7
Totaux - Québec	211	232	170	196	228
RÉGION DE L'ONTARIO					
Toronto	3	11	3	0	7
Kingston	0	0	0	1	2
St. Catharines	6	0	1	3	10
Collingwood	0	0	0	0	0
Thunder Bay	19	27	18	24	45
Sarnia	12	19	19	7	11
Totaux - Ontario	40	57	41	35	75
RÉGION DU PACIFIQUE					
Vancouver	368	419	360	477	410
Victoria	3	5	1	3	1
Prince Rupert	14	8	29	29	9
Nanaimo	0	2	0	0	0
Totaux - Pacifique	385	434	390	509	420
RÉGION DES PRAIRIES ET DU NORD (RPN)					
Ouest de l'Arctique	3	0	1	1	5
Est de l'Arctique	5	1	1	3	2
Totaux - RPN	8	1	2	4	7
VOIE MARITIME DU SAINT - LAURENT					
Totaux - Voie maritime	0	2	4	1	1
TOTAL	1174	1277	1159	1197	1070

En 2004, c'est la Région de l'Atlantique qui a effectué le plus grand nombre d'inspections, soit 530, suivie par la Région du Pacifique avec 385, la Région du Québec avec 211, la Région de l'Ontario avec 40 et la Région des Prairies et du Nord avec huit. Les régions de l'Atlantique, du Pacifique et du Québec ont effectué ensemble 96 pour cent de toutes les inspections réalisées au Canada en 2004.



Grilles corrodées

TABLEAU 4

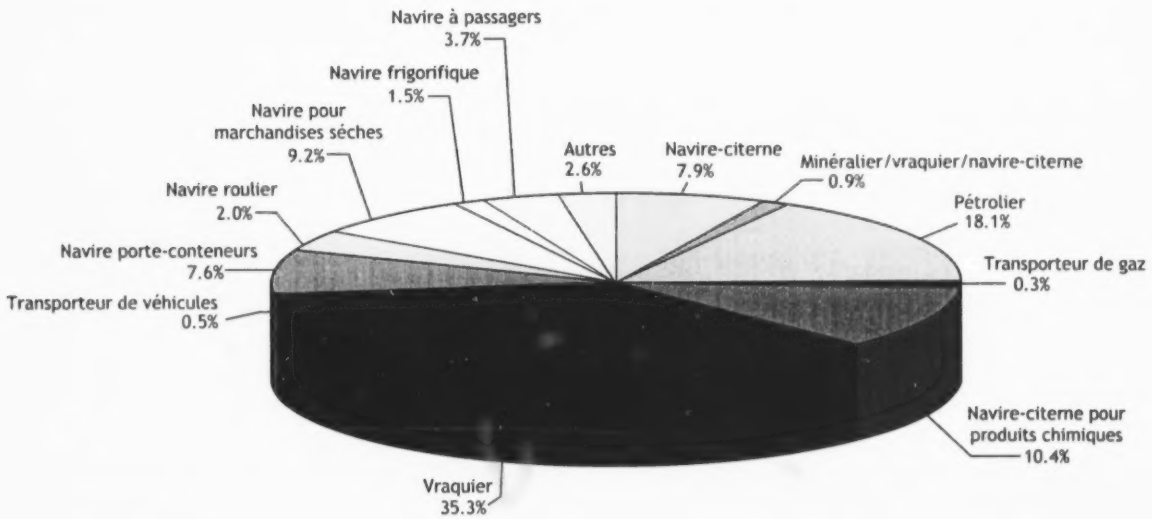
Navires détenus au Canada par État du pavillon au cours des cinq dernières années.

État du pavillon	2004	2003	2002	2001	2000
Algérie	0	1	0	0	3
Allemagne	1	0	0	1	0
Antigua-et-Barbuda	1	0	0	1	1
Antilles Néerlandaises	0	0	0	0	1
Bahamas	0	4	3	7	4
Barbade	0	0	0	0	1
Belize	0	1	0	0	0
Bermudes	1	0	0	3	0
Brésil	1	0	0	0	1
Bulgarie	1	0	0	1	1
Chili	0	0	0	1	0
Chine, *Rép. populaire de*	0	0	0	0	1
Chypre	5	5	6	13	10
Corée, *Rép. de*	1	1	1	0	1
Croatie	1	1	1	0	0
Égypte	0	2	1	0	0
Gibraltar	2	0	0	0	1
Grèce	2	3	3	6	4
Hong Kong	2	3	2	1	2
Îles Caïmans	1	1	0	3	2
Îles Marshall	2	0	1	3	0
Inde	1	2	1	1	0
Iran	0	0	0	1	0
Italie	0	0	1	0	2
Japon	0	0	0	0	1
Libéria	5	2	8	12	13
Lituanie	0	1	0	0	1
Malaisie	1	0	1	1	1
Malte	8	6	2	13	15
Man, *Île de*	2	0	0	0	0
Maroc	0	0	0	1	0
Norway	5	3	0	1	6
Panama	17	13	10	17	17
Pays-Bas, *Les*	1	2	0	0	4
Philippines	0	1	1	2	3
Pologne	0	0	1	0	0
Portugal	0	0	1	0	0
Qatar	0	0	0	0	1
Russie	1	0	0	0	0
Saint-Vincent-et-les Grenadines	2	2	2	1	3
Singapour	1	1	0	1	1
Suisse	0	1	0	0	0
Taiwan	0	0	0	0	1
Thaïlande	1	0	0	0	0
Turquie	0	3	2	1	0
Ukraine	2	0	1	0	1

Comme il est indiqué au Tableau 2, les navires battant pavillon de huit pays ont fait l'objet du plus grand nombre d'inspections au Canada. En 2004, les pourcentages des détentions de ces navires, comme le montre le tableau ci-dessus, sont les suivants : Panama (9.2 pour cent), Libéria (4 pour cent), Bahamas (0 pour cent), Grèce (2,8 pour cent), Chypre (7 pour cent), Malte (12,1 pour cent), Hong Kong (3,3 pour cent) et Norvège (9,8 pour cent). À noter qu'il ne s'agit pas des pourcentages de détention les plus élevés. En fait, l'Ukraine a affiché un taux de 50 pour cent avec deux (2) détentions pour quatre (4) inspections. De nombreux pavillons ont un taux de détention de zéro pour cent (0 pour cent).

Transporteur de produits chimiques escorté par un remorqueur

FIGURE 1 : Navires inspectés par type

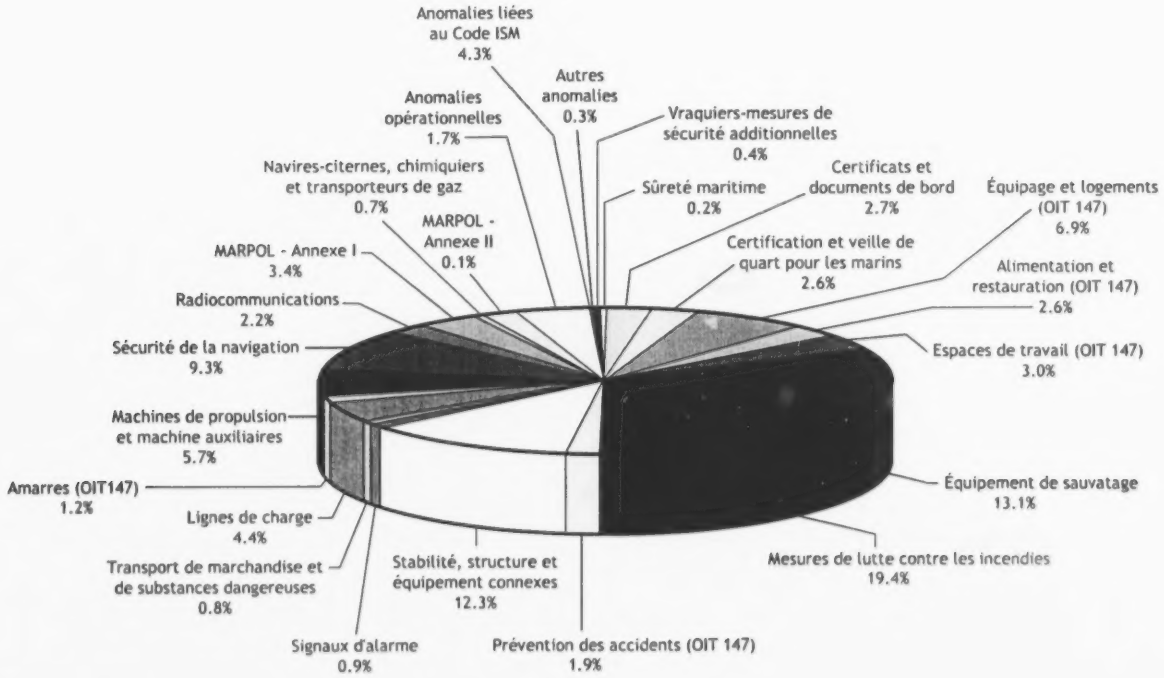


Au Canada, ce sont les vraquiers qui font l'objet du plus grand nombre d'inspections (414) par type de navire. Les inspections de vraquier sont constantes et représentent 35 pour cent du total des navires inspectés. Au cours de l'année, si l'on compte toutes les inspections des navires-citernes (427) (pétroliers, transporteurs de produits chimiques et navires-citernes), le nombre total d'inspections surpasse de 13 celui des vraquiers.

L'augmentation du nombre des inspections de navires-citernes ces deux dernières années (2003 et 2004) témoigne de l'engagement de Transports Canada à cibler les navires à haut risque qui entrent dans les ports du Canada.

Échelle de corde

FIGURE 2 : Anomalies par catégorie



Anomalies

En 2004, 2 350 anomalies ont été découvertes sur 498 navires inspectés au Canada. Les catégories d'anomalies les plus souvent signalées sur les 498 navires étaient les suivantes : mesures de lutte contre les incendies (456), équipement de sauvetage (307), stabilité, structure et équipements connexes (288), sécurité de la navigation (218) et, équipage et logements (162).

Chambre froide

Hachoir de cuisine

Il est inquiétant de constater que les quatre catégories d'anomalies les plus fréquentes concernent l'équipement essentiel et la structure des navires.

On a observé une augmentation notable des anomalies liées aux conventions de l'OIT, ce qui s'explique par la CIC sur les conditions de vie et de travail menée par les membres du PE de Paris d'octobre à décembre 2004.

Arrimage des panneaux d'écoutilles

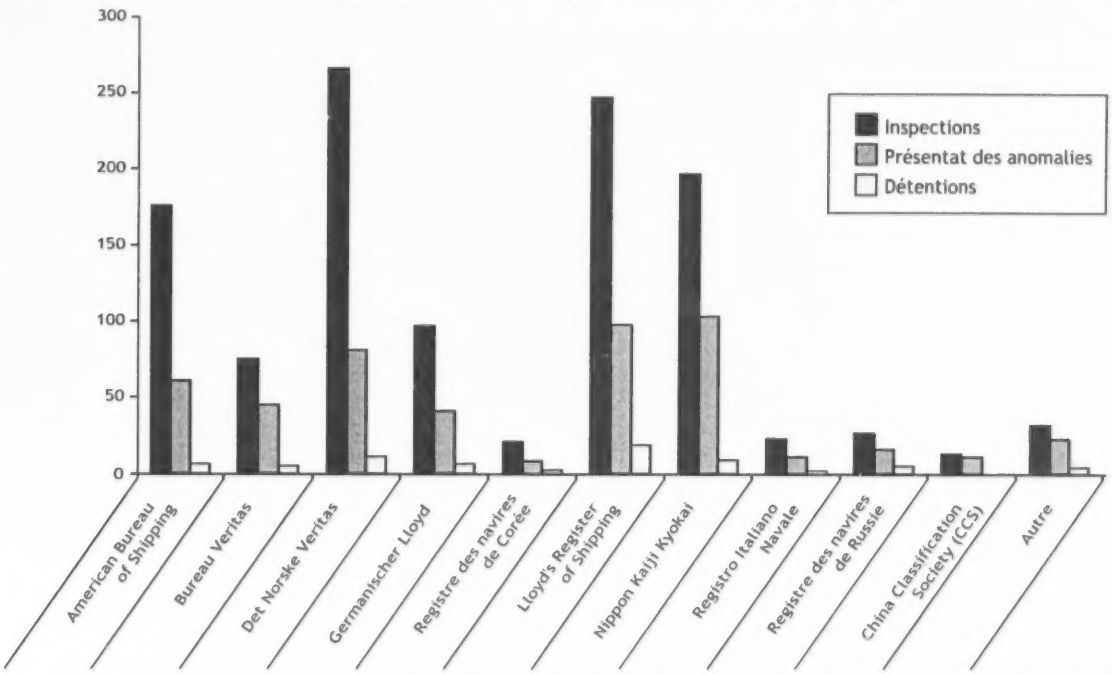
Toilettes

Sociétés de classification

Les navires inspectés au Canada en 2004 ont été classés par 10 grands organismes reconnus. La figure 3 ci-dessous montre les statistiques sur le rendement de ces sociétés de classification.

Det Norske Veritas a inspecté la plupart des navires (266), suivie de près par Lloyd's Register of Shipping (247), Nippon Kaiji Kyokai (197) et le American Bureau of Shipping (176).

FIGURE 3 : Navires inspectés, navires présentant des anomalies et détentions de navires par une société de classification

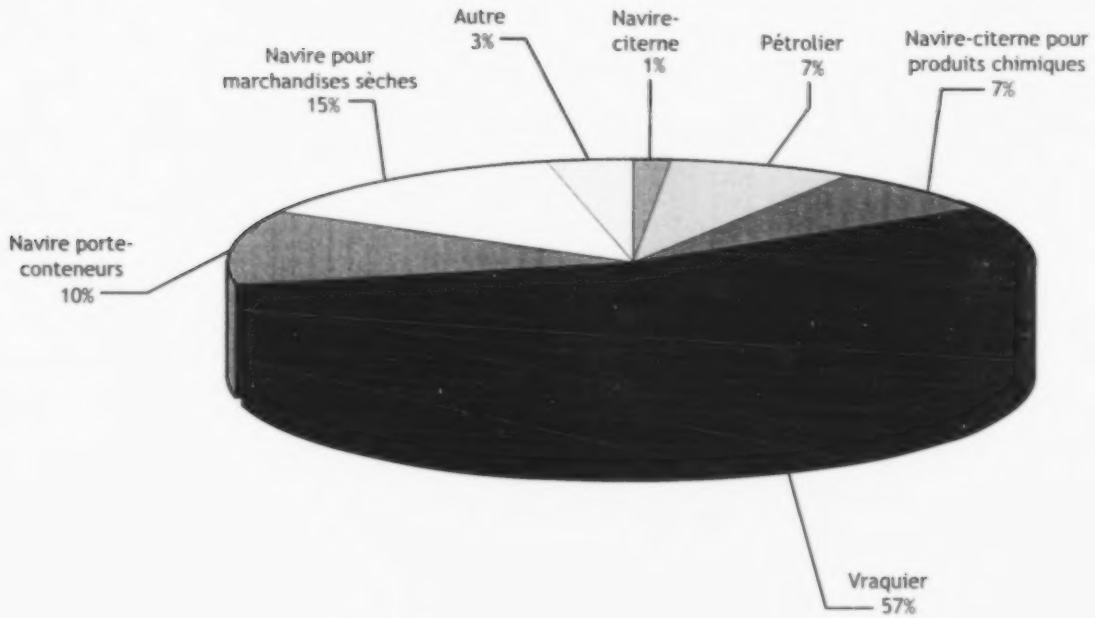


Détentions par type de navire

Sur les 68 détentions, 38 étaient des vraquiers, ce qui représente 57 pour cent de l'ensemble des détentions. Ce chiffre de 60 pour cent environ de l'ensemble des détentions au Canada demeure constant pour les vraquiers. Comme par les années passées, le second pourcentage de détention le plus élevé par type de navire appartient aux navires de marchandises générales sèches, qui est de 42 pour cent inférieur à celui des vraquiers. Il est intéressant de noter que compte tenu de l'engagement de TC d'inspecter et de détenir les navires à haut risque, le taux de détention de tous les navires-citernes combinés est également de 42 pour cent inférieur à celui des vraquiers. Cette tendance montre que, le Canada ayant une activité d'import-export très élevée de matières premières, principalement transportées en vrac, un pourcentage plus élevé de vraquiers transitent par les ports canadiens, ce qui entraîne un pourcentage de détention plus élevé pour ce type de navire.

Valve de chaudière

FIGURE 4 : Navires détenus par type



Sommaire

Bien que le nombre des inspections effectuées par le Canada en 2004 (1 173) soit inférieur à celui de l'année précédente (1 277), on a observé une légère augmentation des anomalies (498 en 2004 par rapport à 495 en 2003) et une augmentation décevante de deux pour cent du nombre de navires détenus (68 en 2004 pour 59 en 2003). La longue lutte contre le transport maritime inférieur aux normes n'est pas finie; un contrôle efficace des navires par l'État du port continue d'être nécessaire.

Sécurité maritime de Transports Canada (TC) croit que les articles de suivi issus de la Déclaration ministérielle permettront d'assurer le renforcement du régime du contrôle des navires par l'État du port au niveau mondial dans les années qui viennent. Sécurité maritime de TC, dans le cadre de ses travaux avec les PE de Paris et de Tokyo, est particulièrement résolue à renforcer l'harmonisation entre les PE, notamment grâce à des activités comme la mise en oeuvre d'un régime d'inspection totalement harmonisé et la poursuite de la coopération technique entre les régions et les administrations de contrôle des navires par l'État du port qui souhaitent améliorer leurs capacités. Des programmes de formation régionaux à l'intention des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port seront assurés et renforcés pour que tous les inspecteurs soient formés selon les mêmes normes rigoureuses.

Parmi les mesures particulières qui seront adoptées et dont il sera rendu compte à l'avenir, citons l'examen de la conformité des navires et des compagnies au Code ISPS et la création d'un système d'inspection commun qui ciblera les navires à haut risque et récompensera les navires qui respectent des normes rigoureuses. De nouvelles CIC conjointes qui feront appel à l'approche d'inspection commune sont prévues sur le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), MARPOL Annexe 1, le contrôle des exigences opérationnelles et la nouvelle Convention des normes du travail maritime consolidée de l'OIT lorsqu'elle entrera en vigueur.

Le Canada est résolu à traiter de la question de la transparence et de l'accessibilité de l'information sur les navires détenus, y compris le nom des propriétaires et des affréteurs.

Parmi les autres domaines d'intérêt commun aux deux PE, et qui préoccupent plus particulièrement le Canada, est la nécessité d'une analyse approfondie des anomalies des navires pour déterminer les faiblesses et informer l'OIT et l'OMI des améliorations réglementaires à apporter, des conditions de vie et de travail des gens de mer et de l'étude de la possibilité d'un recouvrement des coûts de l'inspection des navires qui continuent à être inférieurs aux normes.

Dans un monde parfait, il n'y aurait pas d'incidents maritimes, qui entraînent souvent des pertes de vie, la pollution des océans et des pertes économiques importantes. En fait, la plupart de ces incidents peuvent être évités. Le Canada est convaincu qu'en travaillant de concert et en renouvelant régulièrement l'engagement collectif envers l'environnement, ainsi qu'envers la sécurité et la sûreté, les parties prenantes au « cercle de responsabilité » - les armateurs, les États du pavillon, les sociétés de classification et les États du port- peuvent largement contribuer à l'élimination des navires inférieurs aux normes dans le monde.

Pour de plus amples renseignements sur le contrôle des navires par l'État du port, veuillez consulter notre site à : *http://tcinfo/SecuriteMaritime/Normes-Navires-et-Exploitation/Inspections-control-etat-port/menu.htm*